

UN MOT

SUR

LE CHEMIN DE FER DU CENTRE,

PAR CLERMONT OU PAR LIMOGES.



UN MOT
SUR LE
CHEMIN DE FER DU CENTRE

PAR
CLERMONT

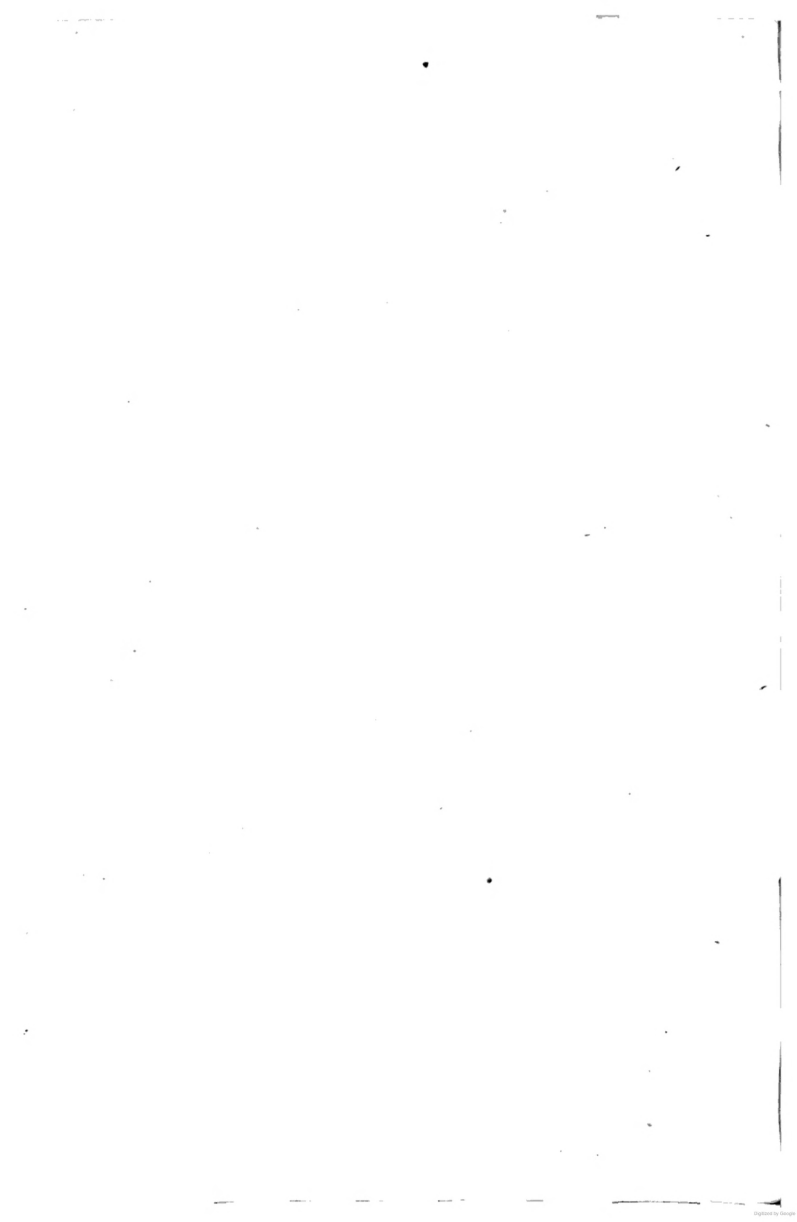
OU
PAR LIMOGES.

PAR **M. MAIGNE de la GRAVIÈRE, fils,**
Maître des requêtes, etc.



PARIS.
IMPRIMERIE DE LACOUR ET MAISTRASSE,
rue Saint-Ilyacinthe-Saint-Michel, 33.

1843.





La loi du 11 juin 1842 sur les chemins de fer, a fondé pour le pays un nouvel avenir industriel et politique.

L'exemple nous était donné avec succès par les États voisins.

La France avait une place à prendre. Il fallait agir, sous peine d'être devancé, et par cela même lésé.

Adossée à trois mers qui la baignent dans une étendue de 1,600 kilomètres de côtes, la France est à la fois puissance continentale et puissance maritime de premier ordre. Elle

reçoit, de ses ports nombreux et favorablement situés, les produits exotiques en transit et en consommation.

A l'intérieur, sa richesse industrielle rivalise avec sa richesse agricole. Les produits de sa fabrication appellent des débouchés dans toutes les directions. Son sol, généralement fertile, et chaque jour mieux cultivé, réclame des accroissements dans les moyens de transport. La terre recèle encore d'immenses valeurs non exploitées.

Il n'est point de puissance qui ait à satisfaire des intérêts aussi nombreux et aussi divers.

Ces intérêts n'ont pas tous obtenu, dans la loi adoptée à la session dernière, une légitime satisfaction.

Le vaste réseau jeté sur notre territoire est incomplet. Le centre de la France a vu ses intérêts méconnus. C'est après une vive controverse, qu'une tête de ligne seulement lui a été accordée.

Aujourd'hui va s'agiter la question de sa-

voir si cette ligne se dirigera vers la Haute-Vienne ou vers le Puy-de-Dôme. Nous venons essayer ici de faire ressortir les considérations qui militent en faveur de la direction par le Puy-de-Dôme.

Nous voulons établir aussi que de grands intérêts se rattachent à ce département, sur qui pèse depuis longtemps un fâcheux abandon.

Tel est le double but de notre publication.

On a déjà beaucoup écrit sur les chemins de fer, nous serons donc brefs autant que possible. Les documents, les chiffres que nous invoquerons à l'appui de nos idées sont puisés à des sources ouvertes à quiconque voudrait étudier la question. Nous ne visons donc point à faire de la science. Notre seul desir est d'ajouter à ce qui a été dit un mot que nous croyons utile aux intérêts de notre pays. Qu'on veuille bien nous tenir compte de l'intention.

Analysons rapidement les divers tracés adoptés.

La principale ligne est celle de Paris à Lyon et Marseille (1).

Lyon est la seconde capitale de France ; c'est la première en industrie. Ses riches tissus n'ont point de rivaux ; on les expédie dans toutes les parties du monde. Ces produits de grande valeur et de petit encombrement sont ceux auxquels s'applique le mieux le transport par chemins de fer.

Cette ville est notre tête de défense vers les Alpes et la Suisse. Lors de l'invasion de ces frontières, les efforts ennemis se sont toujours portés sur Lyon.

Il importe donc de le rapprocher du centre du gouvernement.

La ligne se prolonge jusqu'à Marseille ; cette cité appartient à la Méditerranée autant qu'à la France ; elle est le grand comptoir de cette mer. Là, s'opèrent les échanges du Levant, et les envois en Algérie.

Chacun connaît l'importance et les difficultés de nos relations politiques sur la Mé-

(1) Voir la carte.

diterranée; tout concourt donc à motiver une grande ligne dans cette direction.

La ligne de Paris à Strasbourg⁽¹⁾, destinée à accroître la prospérité de la province d'Alsace, déjà si riche et si industrielle, se relie aux chemins de l'Allemagne. Elle établit nos relations avec cette association d'États dont l'union militaire et commerciale constitue la puissance.

Cette ligne est la plus importante stratégiquement; elle conduit sur le Rhin. Les provinces en deçà de ce fleuve formeront toujours le côté vulnérable de la France; on ne saurait trop multiplier les moyens de couvrir cette frontière. De Vissembourg à Metz et Mézières, le chemin de fer doit contribuer à ce but

Une ligne se dirige vers la Belgique.

Le maintien de la paix en Europe n'a pas permis que ce royaume fût incorporé à la France (2), rendons l'alliance des deux pays

(1) Voir la carte.

(2) Voir la carte.

aussi intime que possible ; deux fois nos armées ont défendu la neutralité de la Belgique. L'Allemagne et l'Angleterre cherchent à l'attirer dans leur sphère commerciale, il est de notre intérêt de prévenir toute tendance de cette nature.

Cette ligne, avant de toucher à la frontière, dessert plusieurs cités industrielles, telles que Lille, Douai et Valenciennes. Dunkerque y sera aussi rattaché par un embranchement.

L'importance du transit et le grand nombre de voyageurs justifient la ligne d'Angleterre. Il y a plus : les opérations commerciales des Anglais sont souvent liées aux nôtres ; ils ne craignent pas de lancer leurs capitaux au-delà du détroit pour les engager dans les entreprises industrielles du continent. Ce sont eux qui donnent en ce moment l'exemple à nos compagnies pour l'exécution des chemins de fer.

Boulogne et Calais sont les points par lesquels la ligne se lie à Londres.

La route du Hâvre est celle des approvi-

sionnements de la capitale (1). Les arrivages s'y effectuent à raison de la proximité de Paris et des facilités de navigation par la Seine. Le Havre, sous ce rapport, a déshérité Nantes et Bordeaux.

Cette ville deviendra une annexe de la capitale lorsque le chemin de fer sera achevé. Naguère, ce n'était qu'un point maritime secondaire; le Havre est aujourd'hui un de nos ports les plus considérables, une de nos cités les plus florissantes. Paris lui a donné naissance, et chaque jour Paris le fait grandir.

La ligne sur Nantes conduit à l'embouchure du plus grand fleuve de France. La ville importante qui sépare sur ce point la navigation maritime de la navigation fluviale ne pouvait être oubliée (2).

Un caractère politique se rattache à cette ligne. Elle rapproche de l'action du gouvernement central des contrées qui pendant longtemps furent pour lui un sujet d'inquiétudes.

(1) Voir la carte.

(2) Voir la carte.

Enfin Nantes est un des principaux points de départ de nos paquebots transatlantiques.

La ligne de Bordeaux et Bayonne par Tours, Poitiers et Angoulême a reçu son tracé définitif (1). Bordeaux voit chaque jour son commerce décroître. Le temps de sa prospérité est antérieur à 89; cette ville brillait alors parmi les grands comptoirs du monde. Saint-Domingue était la source de son opulence. Les denrées de cette immense colonie affluaient à Bordeaux et de là se dirigeaient sur tous les points du royaume. La perte de Saint-Domingue et les guerres de l'empire avaient plongé Bordeaux dans un état voisin de la ruine. La paix lui rendit l'existence, mais d'autres relations commerciales s'étaient établies : les ports voisins de la capitale furent naturellement plus fréquentés. Bordeaux est frappé d'une notoire décadence. Il importe de raviver son commerce et de lui rendre son rang parmi les places marchandes du continent : Bordeaux a été doté d'une grande ligne.

(1) Voir la carte.

Cette ligne se prolonge jusqu'à Bayonne et desservira nos relations avec l'Espagne.

La ligne de Bordeaux à Cette a été votée additionnellement par la Chambre (1). Le grand canal du Midi suffisait aux transports des marchandises, mais la Chambre a voulu rattacher à la capitale, Toulouse, ville de quatre-vingt mille âmes. On facilite aussi, par cette voie rapide, les communications des populations du Languedoc avec les deux ports naturels de ces contrées, Cette et Bordeaux.

Les lignes de Paris, Bayonne, la Teste et Cette, constituent au profit de Bordeaux un rayonnement dont il est le centre.

Le transit entre La Méditerranée, la Suisse et les provinces Rhénanes, tel a été aux yeux de la commission et du gouvernement, le motif déterminant pour proposer à la Chambre l'adoption du chemin de Marseille au Rhin (2). Cette ligne est en outre destinée à faire concurrence à celle de Trieste, afin de conserver,

(1) Voir la carte.

(2) Voir la carte.

par le territoire français, le transit du Levant avec l'Allemagne.

La pensée qui a présidé au système général des chemins de fer ressort de l'exposé qui précède. Les lignes rayonnent sur les frontières ou sur des points maritimes.

Les intérêts de transit, du commerce et de politique extérieure; les relations internationales, et la défense du territoire sur la frontière, sont évidemment la préoccupation dominante, nous pourrions dire presque exclusive des auteurs de la loi.

Mais le commerce intérieur aurait dû préoccuper autant que le commerce extérieur, bien plus surtout que le transit, qui n'est autre chose qu'un emprunt de territoire. La fusion des populations entre elles et la défense à l'intérieur, sont des conditions de nationalité qu'il importe aussi de satisfaire. Or, que voyons-nous au travers des lignes dont nous avons esquissé le parcours : un espace de cent quarante lieues du Nord au Midi, sur cent lieues de l'Est à l'Ouest, exclu

des tracés. Des contrées populeuses, situées au cœur de la France, verraient fonder autour d'elles de nouvelles voies de prospérité, contribueraient à l'œuvre sans participer aux avantages, et resteraient isolées au centre même de la circonférence.

Ces contrées possèdent de nombreux éléments de prospérité; elles possèdent surtout les richesses agricoles, qui dans tous les temps, et chez tous les peuples furent la base de la fortune publique. Ces richesses composent les cinq sixièmes de celles de la France.

Des valeurs industrielles sont enfouies dans leur sol; mais une impulsion ne les a pas encore mises en relief et en production.

La commission de la Chambre des députés avait voulu relever ces contrées de l'ostracisme dont elles étaient frappées; la commission proposait une ligne centrale par le Puy-de-Dôme.

Elles avaient parfaitement compris que le devoir de tout gouvernement est de travailler au développement de la prospérité générale,

avec une juste distribution des forces qui sont à sa disposition.

En 1838, la chambre rejeta l'exécution des chemins de fer par l'État : elle voulut les confier aux compagnies; mais ce fut sans succès. On dut en arriver à la loi du 11 juin 1842, qui pose en principe cette exécution par l'État.

Or, il n'en est pas de l'État comme des compagnies. Pour les compagnies, un chemin de fer est une spéculation; le succès de l'entreprise se mesure par les bénéfices.

Les compagnies recherchent les conditions propres à amener le résultat qu'elles poursuivent. Elles s'associent aux grands centres industriels, elles s'adressent aux populations agglomérées. L'intérêt présent seul les guide.

L'État, qui crée les chemins de fer en disposant des deniers publics, a un double but à atteindre. Son devoir est de concilier l'intérêt du présent et celui de l'avenir.

Ainsi, il doit provoquer et féconder les centres industriels et agricoles, appeler les

agglomérations de population, développer en un mot toutes les forces du pays.

Enfin, un chemin de fer, comme tout agent nouveau de communication, favorise le progrès social et politique. Ce point de vue, le gouvernement ne saurait l'oublier.

Tels étaient les principes qui guidaient la commission. La proposition, en ce qui concerne la ligne du Puy-de-Dôme, a été combattue par le gouvernement; la destination du chemin a été critiquée, son importance contestée.

Il a été dit à la tribune, que cette ligne expirait au pied de montagnes infranchissables.

Suivant nous, ces paroles seraient une erreur. Admettant l'hypothèse que le chemin ne dût jamais passer le Puy-de-Dôme, est-ce que tout chemin de fer n'expire pas à un point donné? Est-ce qu'un chemin de fer consiste à souder indéfiniment des rails les uns au bout des autres, pour composer une ligne sans fin? Est-ce qu'à toute extrémité une voie navigable, ou une voie de terre, ne remplace pas la voie de fer, et faut-il qu'elle

aboutisse à la frontière, pour lui reconnaître une importance commerciale ou politique?

Nous ajouterons que, en comparant le commerce extérieur avec le commerce intérieur, on trouve que le premier, importation et exportation réunies, s'est élevé, en 1841, à deux milliards 187 millions. Le commerce intérieur, d'après les calculs les plus modérés, et en ne considérant que les principaux articles d'échange, est d'environ cinq milliards (1). Le tonnage de nos transports maritimes a été, en 1841, de 3,092 tonneaux.

L'extraction de la houille en France produit seule un tonnage supérieur, les bois produisent un tonnage sextuple, les vins un tonnage égal, les céréales un tonnage triple, les fourrages un tonnage quadruple.

A l'intérieur, le transport d'une tonne de marchandise, met en mouvement un nombre d'individus plus considérable que le transport maritime; cinquante tonnes occupent vingt-cinq hommes sur terre et deux

(1) De la *Création de la richesse en France*, par Schnitzler, tome II, page 43.

seulement sur un navire. Le commerce intérieur est certain, il s'appuie sur le sol. Le commerce extérieur est précaire, subordonné à des circonstances qu'il n'est pas permis de prévoir ni de changer, et peut subir une action contraire aux intérêts nationaux.

L'intégralité des bénéfices du commerce intérieur nous reste; les bénéfices du commerce extérieur se partagent avec l'étranger.

Qu'a fait la Chambre dans la question qui lui était soumise? Placée entre trois opinions, celle du gouvernement opposé au classement d'une ligne du centre, l'opinion de la commission, proposant le tracé de Clermont, et l'opinion favorable au tracé de Limoges. La Chambre a adopté un de ces partis si communs dans les assemblées délibérantes : l'ajournement. Mais reconnaissant le principe d'utilité générale qui motivait une ligne centrale, la Chambre a décrété le principe, déterminé le tracé jusqu'à Bourges, laissant en suspens, afin qu'il fût étudié, le tracé qui doit y faire suite par la direction de la Haute Vienne ou par celle du Puy-de-Dôme.

Le point capital est acquis; la ligne du centre. Les Chambres la veulent, et le gouvernement l'accepte. La question à résoudre porte sur la préférence entre Limoges et Clermont.

Ce qui, dès l'abord, caractérise l'importance et la fécondité de la ligne de Clermont, c'est qu'elle entraîne après elle la ligne de Lyon, par la Loire.

Cette ligne, proposée en 1838, supprimée au projet de 1842, reparaîtrait à titre d'embranchement. La jonction de Roanne au chemin de Clermont s'accomplirait plus promptement peut-être que certaines lignes qui auraient obtenu le vain privilège d'un classement antérieur. C'est qu'en effet cette jonction constitue la ligne directe de Nantes à Marseille; elle rattache l'Océan à Bâle et à l'Allemagne, par le canal du centre (1).

Au point de vue stratégique, cette ligne est

(1) La navigation a déjà saisi cette pensée; il se prépare sur le canal du Berry un service de bateaux remorqueurs de Nantes à Roanne par le canal latéral, et de Nantes à Strasbourg par celui du centre.

éminemment utile. On a vu dans la campagne de France, les armées étrangères venant du Nord et de l'Est, effectuer leur rencontre en Bourgogne, intercepter les communications entre Paris et Lyon, afin d'agir avec plus d'ensemble et moins d'obstacles sur la capitale. Une ligne appuyée au fleuve qui, à toutes les époques, servit de barrière aux envahissements tentés en France, assure les relations de Lyon avec le siège du gouvernement, et se prête à l'organisation de la défense intérieure du pays.

Un second tracé sur Lyon se justifie en outre par l'importance de la population et de l'industrie lyonnaise. Manchester, qui tient en Angleterre le rang qu'occupe Lyon en France, possède deux voies de fer sur Londres.

Lyon devient alors un centre secondaire de chemin de fer à l'Est, comme Bordeaux à l'Ouest; Paris, au sommet du triangle, est le grand centre dont ils relèvent, le point de départ des lignes principales, qui s'étendent en réseau sur tout le sol, correspondent

entre elles et équilibrent ainsi les forces du pays.

Envisageons des résultats d'un autre ordre, ceux tirés de la ligne de Clermont, considérée en elle-même.

Neuf départements, au moins, sont compris dans son rayon d'action : le Cher, l'Indre, la Nièvre, l'Allier, le Cantal, la Haute-Loire, l'Aveyron, la Lozère et le Puy-de-Dôme (1).

Les uns seront sillonnés par cette ligne; les autres l'emprunteront comme trajet le plus direct pour se rendre à Paris et dans le Nord de la France.

La population de ces départements s'élève

(1) DÉPARTEMENTS.	Habitants.	Hectares.
Indre.	253,076	701,661
Cher.	273,645	741,125
Nièvre.	305,346	686,669
Allier.	311,361	742,272
Puy-de-Dôme.	587,566	800,531
Cantal.	257,463	574,081
Haute-Loire.	298,137	502,854
Aveyron.	375,083	882,064
Lozère.	140,788	509,343
Totaux.	2,802,425	1,639,550

à deux millions huit cent deux mille quatre cent vingt-cinq habitants. C'est donc bien près du dixième de la population générale du royaume intéressé à cette création.

Le commerce intérieur, ce commerce le plus important de tous, s'élève, nous l'avons dit, à environ cinq milliards. Or, si nous établissons la valeur commerciale de ces contrées en prenant pour base leur population, nous obtenons une évaluation de cinq cent millions.

Calculant ensuite le mouvement actuel des voyageurs et des marchandises, nous voyons que cent à cent-vingt mille voyageurs parcourent, soit en totalité, soit sur des points intermédiaires, la direction de Clermont à Nevers.

La quantité de tonnes de marchandises transportées par la voie de terre, de Nevers à Clermont, est de 102,846 tonnes.
et par la voie navigable, de 47,669
Total. 150,515 t. (1).

(1) Documents émanés des ponts et chaussées, des contributions indirectes et des administrations des Messageries.

Le mouvement des voyageurs et des marchandises serait au moins quadruplé; cet effet a été ressenti sur tous les chemins de fer (1).

La facilité accroît la mobilisation des hommes, et où vont les hommes naissent les affaires.

Les conditions d'exécution justifient à leur tour le choix de ce tracé. L'Allier affecte le parcours le plus favorable à l'établissement de ce chemin; la vallée court dans le sens du classement. Le tracé, étudié jusqu'à Brassac, comprendrait deux cents kilomètres ou environ cinquante lieues. La dépense est évaluée trente quatre millions, soit six cent quatre-vingt mille francs par lieues. Trois cent mille voyageurs et cinquante cinq mille tonnes de marchandises, suffisent à l'exploit-

(1) Voici dans quelle proportion le mouvement des voyageurs s'est élevé sur les routes suivantes :

De Bruxelles à Anvers,	de	1 à 15.
De Lyon à Saint-Étienne,	—	1 à 8.
De Newcastle à Carlisle,	—	1 à 5 1/2.
De Liverpool à Manchester,	—	1 à 4 1/2.
De Londres à Birmingham,	—	1 à 4

tation prospère d'un chemin de fer qui coûterait un million deux cent mille francs par lieue. A ces divers titres, le chemin de Clermont présente donc les plus heureuses chances d'avenir et la possibilité d'établir un tarif modéré.

Une ligne pleinement justifiée par la masse des intérêts desservis, et par les prescriptions de l'art; une ligne qui aboutit au cœur du royaume, au centre d'affaires du huitième département en population, a-t-elle besoin de percer le territoire de part en part, et d'arriver aux frontières pour être une ligne gouvernementale ?

Que peut-on d'ailleurs opposer en faveur de la ligne rivale, et que nous apprend à ce sujet la discussion des Chambres ?

Les arguments présentés dans l'intérêt de la Haute-Vienne procédaient de cette base. Le chemin de Limoges devait être la tête de celui de Bordeaux et de Toulouse; il se bifurquait à Confolens, et, se prolongeant en deux lignes, atteignait Toulouse au sud, Bordeaux

au sud-ouest. Ce chemin aurait formé la grande ligne de la capitale sur ces deux importantes cités.

L'argumentation était plausible et douée même d'une certaine force en présence du projet de loi qui portait le classement de la route de Bordeaux, sans en déterminer le tracé, et ne stipulait rien au profit de Toulouse. Limoges, dans cette situation, se présentait au concours avec des chances de succès.

Mais il faut prendre aujourd'hui les choses telles que la chambre des députés les a faites. Il faut tenir compte des votes accomplis. Le projet ministériel a reçu son complément. La Chambre a levé le doute sur le tracé de Bordeaux, en le déterminant par la vallée de la Vienne, Poitiers et Angoulême. La Chambre a de plus voté additionnellement la ligne de Toulouse à Paris, par Bordeaux. Ces contrées sont donc désintéressées dans la question de Limoges. Cette base manquant à ses défenseurs, quels motifs alléguer et

quel but assigner désormais au chemin ?

Serait-il rationnel d'ouvrir une seconde ligne parallèlement à la ligne d'Angoulême ? Evidemment non. Où conduirait le nouveau tracé, si ce n'est encore à Bordeaux et à Toulouse (1) ? Il y aurait double emploi.

La ligne directe sur Limoges ne se justifie plus et tombe d'elle-même.

Mais ne saurait-on terminer la lutte entre Clermont et Limoges par une mesure qui concilie toutes les exigences ?

Un mode prompt et facile de rattacher le département de la Haute-Vienne au grand réseau national se présente.

La ligne de Bordeaux traverse Ruffec et laisse Limoges à une distance de soixante-quinze kilomètres. Un embranchement sur ce point serait la proposition la plus rationnelle à soumettre à la chambre (2).

Sans grand surcroît de dépense, vous faites à Limoges des avantages égaux à ceux des contrées les plus favorisées, et supérieurs à

(1) Voir la carte.

ceux que Clermont trouverait dans la ligne centrale.

Limoges a son courant d'affaires dans l'Ouest, le Midi et le Nord, plus que dans le centre ; une ligne partant de ses murs et abordant à son milieu la grande artère qui court du Nord au Sud moyen ; Limoges marche alors à son gré, le front tourné vers Bordeaux, Toulouse, Montpellier et Marseille, ou vers Nantes, Tours, Orléans et la capitale. Ce simple embranchement ouvre toutes les directions à la Haute-Vienne.

Le département du Puy-de-Dôme, considéré comme terme de la ligne centrale, répond à cette destination par son importance ; ce département se compose de deux grandes divisions géologiques ; l'une et l'autre généreusement traitées par la nature. Les productions montagneuses s'allient à celles de la plaine. La Limagne est une terre féconde en céréales. D'abondants vignobles recouvrent les soubassements des montagnes, et les pro-

duits en bestiaux de ces montagnes sont l'objet d'un commerce considérable.

Le sol, comme toute terre longtemps volcanisée, recèle de nombreuses et grandes richesses minéralogiques, exploitées sur quelques points, inexploitées sur beaucoup d'autres; la houille et le minerai de fer s'y rencontrent dans la même zone.

Les cours d'eaux possèdent une force motrice d'environ quatre-vingt-dix mille chevaux, égale, sur ce seul point du royaume, à toutes celles du même genre utilisées sur la surface de la Grande-Bretagne.

La situation de ce département appelle dans la sphère de son action le groupe des départements qui l'entourent. Son mouvement commercial s'accroît de celui qui leur est propre, chacun apportant son contingent, concentre dans le Puy-le-Dôme, et particulièrement sur Clermont, une masse considérable d'affaires et d'intérêts. Cette même situation en fait l'entrepôt des transports entre Paris, Montpellier et Perpignan; entre Bor-

deaux, Lyon et les frontières de l'Est. Est-il une contrée plus favorable aux succès agricoles et industriels ?

De grands intérêts, on le voit, sont liés à la prospérité de ce département.

Mais à côté de ces heureuses conditions apparaît un affligeant contraste. Il résulte du système d'indifférence et de délaissement suivi depuis longtemps à l'égard de notre contrée. Jamais aucune libéralité du trésor ne vient alléger le poids des impôts. D'immenses travaux publics ont été exécutés en France, et l'Auvergne n'a pas encore obtenu une part sérieuse. Partout les voies de communication se multiplient ou s'améliorent. Quelques détails feront connaître l'infériorité de notre département sur cet élément de vitalité.

Le Puy-de-Dôme est compté le huitième dans l'ordre des populations, le neuvième en superficie, le seizième dans l'ordre des impôts. On le trouve classé au vingt-cinquième rang sous le rapport des routes royales. Ce

rapprochement constate suffisamment que l'exacte mesure des besoins du pays est loin d'avoir été appréciée.

Nos routes royales ne dépassent pas quatre cent quarante-huit kilomètres. Un vice radical les affecte. Elles prennent leur origine dans des sentiers que l'habitude ou le hasard faisait choisir jadis aux populations. Alors l'usage des voitures était inconnu ; les voyages s'effectuaient à cheval, les transports à dos de mulet ; la ligne droite dans l'enfance de l'art semblait la direction à suivre, le mode usité s'y prêtait. Nos routes se sont toujours ressenties de ces faits primitifs ; leur tracé accuse de nombreuses imperfections. On les voit gravissant les crêtes, ou suspendues aux flancs escarpés de nos montagnes ; partout des séries de pentes que repousse la science de l'ingénieur. Le roulage est coûteux, il obéit à une traction difficile ; le secours des renforts est constamment réclamé.

Le nouveau système de viabilité est encore inappliqué en Auvergne ; il consiste à désér-

ter les sommets pour s'établir dans les vallées; on subit, il est vrai, des courbes; mais le voyageur jouit d'un terrain planimétrique, et compense, parla vitesse du train, la longueur du trajet.

Insuffisance et imperfection, telle est en résumé la situation de la viabilité par terre.

L'Allier est la seule voie navigable dont l'importance et le parcours permettent d'utiliser les eaux au profit de la contrée. Il traverse le Puy-de-Dôme du sud au nord, partage la Limagne en deux parties à peu près égales, et pénètre dans le Bourbonnais, après avoir décrit en Auvergne un cours de quarantevingt-quatorze mille mètres (vingt-quatre lieues environ). C'est aux approches de Nevers, au bec d'Allier, qu'il disparaît du sol en se déversant dans la Loire. Sa navigation incertaine, à cause de son cours torrentiel, est impraticable à la remonte. En descente, les embarquements s'opèrent à la faveur des crues. Cette rivière a malheureusement pour issue définitive dans la direction de Paris, les canaux de Briare et du Loing, qui furent

construits à une époque où le prix de l'avenir était inconnu. Des tarifs exorbitants pour notre temps pèsent sur leur navigation. Ces canaux appartiennent à des administrations puissantes, la liste civile et la Légion-d'Honneur ; un abaissement de droits désirable n'a pu encore être obtenu. Nos denrées arrivent donc sur les marchés de Paris, surchargées de frais. L'exportation de nos vins, autrefois si considérable, a reçu un coup funeste par l'ouverture du canal de Bourgogne. Les vins de ces contrées se présentent dégagés de droits onéreux et de dépenses inhérentes à une lente et pénible navigation ; ils sont pour le marchand, toujours calculateur, l'objet de sa préférence ; qu'on ne l'attribue point à la différence de qualité, les vins d'Auvergne seront toujours recherchés dans le commerce : ils possèdent un précieux avantage, la faculté de mélange. C'est un excellent canevas sur lequel on compose des vins de divers pays. Mais nos produits vinicoles paient 10 centimes et demi sur le canal de

Briare, 12 centimes sur celui du Loing, par tonneau et par kilomètre, tandis que sur le canal de Bourgogne on ne paie que 2 centimes deux cinquièmes.

La loi du 30 floréal an x (20 mai 1802), était, avant la loi du 9 juillet 1836, celle qui fixait l'octroi de la navigation intérieure. Le législateur avait imprimé à cette loi un caractère de spécialité, et l'impôt levé dans chaque bassin, devait être limitativement affecté aux travaux d'amélioration des cours d'eaux qui en dépendent. De là une grande inégalité de taxes. La fixation de l'impôt avait été laissée au gouvernement; il y procédait d'après l'avis des conseils et des commissions formés dans chaque département des délégués de parties intéressées.

Cette complication rendait la perception difficile, et il arrivait que l'expéditeur ne pouvait guère évaluer d'avance la dépense totale du voyage d'un bateau qui avait à suivre plusieurs cours d'eaux. Les droits de péage sur les rivières variaient de 1 à 14. La loi

de 1836, abrogeant celle du 30 floréal, a eu pour but d'établir une perception uniforme, réglée sur la distance à parcourir, et la charge possible du bateau, quelle que fût la quantité des marchandises transportées. Des réclamations ont été adressées contre ce tarif par les riverains de l'Yonne, de la haute-Seine et de l'Allier. Les Chambres faisant droit à celles de l'Yonne, il a été décidé que pour ne pas entraver le flottage en train sur cette rivière, comme sur toutes celles où il existe, on s'en tiendrait aux anciens usages, qui permettaient aux trains de profiter des avantages du flot artificiel produit par les crues, sans que des embarras fussent apportés à leur marche par des bureaux de péage.

Pourquoi une semblable exception ne serait-elle pas accordée à l'Allier où la navigation par bateaux est établie, dans les mêmes conditions que le flottage en train? c'est-à-dire obligée de profiter du moment du flot. Aussi, la loi de 1836, produite à l'égard de cette voie fluviale, un résultat inverse

des résultats généraux ; avant sa promulgation le haut Allier ne subissait aucun droit ; un départ rapide et simultané des convois s'effectuait lors de l'apparition du flot, qu'il fallait saisir après l'avoir quelquefois longtemps attendu. On arrivait à Moulins sans autres entraves que celles de la nature ; à cette section, la rivière grossie par ses affluents et parcourant des contrées légèrement accidentées, une navigation commençait tranquille et assurée. A Moulins commençait la perception des droits. D'après la loi actuelle, le haut Allier a été soumis à la taxe, l'embarquement général et instantané devient impossible ; les formalités fiscales sont à remplir une à une, par tous les expéditeurs successivement ; dans cette entrefaite les eaux éprouvent une baisse, et une partie des convois ne peut quitter le port. De là, des pertes de temps et d'occasions, valeurs toujours à considérer dans toute opération commerciale.

On parle, il est vrai, depuis quelques an-

nées, d'améliorations dans le lit de la rivière; mais à côté des sommes considérables portées au budget de l'Etat, à répartir sur l'ensemble des cours d'eaux, nous ne remarquons pour l'Allier que des allocations illusoires.

On parle depuis bien plus longtemps d'un projet de canal latéral; il est toujours à l'état d'études on étudie encore en Auvergne, pendant qu'on exécute partout ailleurs; la dépense s'élèverait à 45 millions pour un canal à grande section, la navigation en remonte se trouverait établie et celle en descente régularisée.

Nos blés avaient un écoulement dans les directions de Saint-Etienne et de Lyon, le canal du Rhône au Rhin nous a enlevé ce débouché. Les céréales leur arrivent des provinces de l'Alsace.

C'est ainsi que l'Auvergne s'est vue ravir tour à tour ses diverses branches d'exportations. De nouvelles voies de communications, créées à grands frais, devant lesquels on n'a pas reculé au profit des départements ses

voisins, y ont attiré la vie et l'aisance à son détriment.

Un chemin de fer replacerait l'Auvergne au rang des contrées favorisées, contre lesquelles elle luttait autrefois avec avantage. La Bourgogne surtout, nous offre l'exemple de cette inégalité choquante dans la distribution des faveurs publiques. Outre le canal de Bourgogne et le canal du Rhône au Rhin, cette province est traversée par le canal du centre, qui unit le bassin de la Saône au bassin de la Loire. La Saône, cette magnifique voie navigable, parcourt et borde la Bourgogne dans sa plus grande longueur. Cette rivière, si peu imparfaite par elle-même, reçoit chaque année des allocations considérables pour son perfectionnement. La Bourgogne est dotée d'un système complet de viabilité par terre. Un écoulement certain des produits, un retour facile en denrées exotiques sont ainsi garantis dans toutes les directions, par terre ou par eau, à l'heureux habitant de ces contrées.

Ces faveurs multipliées se sont accrues de la participation au réseau des chemins de fer. Le législateur a inscrit le nom de Dijon dans l'itinéraire de Paris à Lyon et Marseille, et dans l'itinéraire de Marseille au Rhin.

Pourquoi tant de prodigalités à la Bourgogne, et tant de parcimonie à l'égard de l'Auvergne? Pourquoi cette si grande différence entre ces deux provinces? Ne sont-elles pas l'une et l'autre riches en produits agricoles et minéralogiques? Les plaines de la Limagne ne le cèdent point à celles de la Saône. Les céréales, les fourrages, les fruits se rencontrent abondamment dans les deux pays. Si les vignobles de la Bourgogne ont avec raison une réputation supérieure à ceux d'Auvergne, ces derniers ne sont pas moins utiles à la consommation, car ils s'adressent par leurs bas prix à la classe nombreuse des petits consommateurs. Nous avons fait connaître plus haut les causes qui excluent nos vins de la consommation parisienne. Enfin, si la Bourgogne possède des forêts, du fer,

de la houille, d'excellentes pierres à bâtir, que manque-t-il sous ce rapport à l'Auvergne? Ses inépuisables forêts de sapins, ses bassins houillers, ses laves, ses calcaires, ses bitumes valent ce que la Bourgogne peut posséder. Et quant au fer, le minerai existe dans nos contrées. Le défaut de communication seul, l'a empêché jusqu'ici d'être exploité comme en Bourgogne.

Ajoutons qu'une population laborieuse et économe se presse sur notre sol; et si l'on réfléchit au bas prix des salaires et des matières premières de toutes nature; si l'on remarque combien de cours d'eaux à chute rapide pourraient être utilisées par l'industrie, on comprendra quelle transformation produirait l'application des voies à vapeur sur tant de forces inactives ou ignorées. Ce résultat sera mieux apprécié encore en le résumant sur les trois principales branches de richesses de la province.

L'agriculture.

L'industrie du bétail.

La houille.

Rappelons d'abord qu'à l'Etranger ces mêmes intérêts sont desservis par les chemins de fer. Ils servent au transport de la houille ; ce fut même leur destination primitive. La Saxe, entre autres nations, depuis leur établissement emploie le coke indigène et repousse les charbons anglais. Elle y trouve économie et conservation de son numéraire. Le bétail est transporté par les mêmes voies en Bavière et en Angleterre. Tel a été le but principal de la ligne ouverte en Hongrie, pays où il est à vil prix (2).

L'éminente utilité des chemins de fer au point de vue de l'agriculture est un fait désormais acquis. Les pays qui nous ont devancés dans leur exécution, possèdent tous des lignes agricoles, et le résultat n'a point trompé leur attente (1).

(1) Le chemin de Dresde à Leipsick a transporté, en 1840, 37,958 quintaux de bestiaux d'espèces diverses. En 1841, le mouvement s'est encore beaucoup accru. (M. de Bourgoing, des *Chemins de fer de l'Allemagne*.)

(2) On remarque, en Allemagne, le chemin de Vienne à Brünne,

Un chemin de fer équilibre la consommation avec la production, enlève l'excédant, comble le déficit et nivelle ainsi la valeur des produits. Il donne au sol un prix nouveau par la présence de capitaux étrangers, convie l'habitant à la culture, en lui montrant le débouché, et place sous ses yeux les perfectionnements avec lesquels la distance ne lui permettait pas de se familiariser.

En Auvergne, les habitudes agricoles sont prédominantes, les capitaux timides fuient les hasards de l'industrie, évitent l'éloignement et se concentrent sur le sol. L'habitant affectionne cette terre qui répond à son labeur par les riches récoltes qu'elle lui donne. Aussi son prix vénal s'est-il élevé particulièrement dans nos plaines à un taux excessif, qui fait disparaître toute péréquation avec le capital engagé et l'intérêt qu'il produit. Le premier a atteint presque ses dernières limites, le second est resté à son minimum. Les

capitale de la Moravie, province qu'on peut, à bon droit, désigner comme le grenier de l'Autriche.

acquisitions foncières deviennent de jour en jour moins avantageuses pour les propriétaires. Le cultivateur peut seul les aborder, il exploite directement, ne compte pour rien son temps et sa peine, et finit, non encore sans quelques déceptions, par obtenir un intérêt raisonnable de son capital. Quant au propriétaire, l'intermédiaire du fermage ou les frais de culture à défalquer ne lui laissent qu'un intérêt par trop réduit.

Une production surabondante, naît parfois du sol incépisable. Refoulée alors sur elle-même, par l'insuffisance des débouchés, la production perd sa valeur. Elle devient une richesse fictive entre les mains de celui qui la possède.

Un chemin de fer ouvrant de nouveaux marchés, relèverait le prix de nos produits, leur valeur constante serait assurée, et l'équilibre rétabli avec le capital.

Les capitaux des propriétaires retrouveraient d'utiles placements; les capitaux étrangers viendraient à leur tour introduire de

nouveaux éléments de transaction et détermineraient un heureux accroissement de richesse territoriale. Aux ressources agricoles se rattache l'industrie du bétail; nous avons signalé son importance en Auvergne. Ce commerce en effet fut de tout temps le plus considérable de la province. On compte dans le département du Cantal, huit cent mille têtes de bétail environ; l'exportation s'élève annuellement à 49,000 qui forment, au prix moyen de 120 francs, une valeur de cinq millions huit cent quatre-vingt mille francs. Les troupeaux du Puy-de-Dôme, comprennent 198,000 à 200,000 têtes, l'exportation est de 24,000 environ, au prix moyen de 150 à 200 francs, soit quatre millions deux cent mille francs.

La taille moyenne du bœuf auvergnat est d'un mètre 40 à 46 centimètres; le plus beau type vient de Salers.

Ce commerce se divise en deux catégories: celle des élèves destinés à l'engraissement, qui sont achetés par les marchands de Nor-

mandie et du Poitou; ces élèves acquièrent dans les grands herbages de ces contrées, le volume et la taille qui leur permet de supporter avec avantage le droit par tête dont sont grevés les bestiaux d'approvisionnement de la capitale. La seconde catégorie se compose des animaux consacrés au travail; le nombre en est considérable.

On en trouve le débouché en Bourgogne, en Charollais et dans la province, ils y servent à la culture et à l'engrais. Après avoir, pendant plusieurs années, donné leur travail comme intérêt du prix d'achat, le propriétaire les convertit en objet de consommation, les engraisse et s'en défait.

Agrandir le cercle des marchés, approvisionner directement les grands centres de consommation, telles seraient les conditions à réaliser au profit de cette industrie. Voici à cet égard quelles sont nos idées :

La reproduction du bétail en France perd en qualité et gagne en quantité; cela s'explique par le morcellement de la propriété, qui

chaque jour fait disparaître la grande culture, seule favorable à l'élève comme à l'emploi des grandes races. Si elle élève, la grande propriété qui possède des capitaux suffisants peut se fournir de belles espèces, faire les avances, supporter les pertes et attendre les occasions ; d'autre part, l'étendue des terrains à cultiver, les fortes tractions la somme de travail possible, réclament des animaux de grande taille.

La petite culture fait produire à la terre plus que la grande, elle exige donc, malgré la part du travail de l'homme, un plus grand nombre d'animaux, mais la limitation de ses ressources et de ses exploitations, la portent à l'emploi des petites races. Les mêmes causes la dominent lorsqu'elle élève.

Aussi remarquons-nous, à côté d'un accroissement dans le nombre général de la race bovine, une diminution dans celui des animaux de grande taille. Les chiffres suivants le prouvent :

En 1830, la France possédait 9,130,600
têtes de bétail.

En 1840 : 9,936,400

augmentation. . . 795,800

En 1829, le poids moyen du bœuf était
de 360 kilogrammes.
de 1829 à 1839 il est
descendu à 320 ou 330 kilog.

différence. . . 40 ou 30 kilog.

(en 1710, le poids moyen était de 800 à
900 livres).

La conséquence fâcheuse, mais inévitable,
a été l'augmentation du prix de la viande
dans les grands centres de population, tel
qu'à Paris, où les bœufs de haute taille ont
seuls accès en raison de la taxe qui se per-
çoit par tête et non au poids. La viande qui,
il y a vingt ans, coûtait 35 à 40 centimes le
demi kilogramme, s'est élevée à 50 et 55 cen-
times, et celle qui coûtait 55 à 60 centimes,
se paie aujourd'hui 70 à 75 centimes. La cherté
a produit la baisse dans la consommation.

Qui croirait qu'à Paris, nonobstant l'aisance répandue dans toutes les classes, la consommation de la viande de bœuf, cet aliment, base de toute bonne hygiène, qui plaît au goût du riche, fait la force et la santé de l'ouvrier, est aujourd'hui moins considérable qu'en 1789. A cete époque, la consommation s'élevait à 74 kilogrammes par an, et par individu; en 1826, elle n'était plus que de 53 kilogrammes; elle est aujourd'hui de 47 kilogrammes seulement.

En Angleterre la consommation actuelle est de soixante-huit kilogrammes.

L'intérêt qui s'attache au sort des classes ouvrières, commande avec urgence de faire cesser cettessorte de disette de viande, dont souffrent Paris et les autres villes soumises au même régime d'octroi.

L'intérêt de la petite propriété, qui commence à devenir la condition normale de l'agriculture en France, commande à son tour les mesures propres à assurer la valeur de ses produits.

Cette double solution se rencontrerait dans la substitution du droit au poids au droit par tête, mesure depuis longtemps demandée, et dans l'établissement de voies de communications qui transporteront rapidement, et à peu de frais, les bestiaux des contrées où on les élève aux marchés de consommation.

Nous ne voudrions point remplacer un privilège par un autre. L'ordonnance royale de 1817 et la législation de 1822 furent faites pour la grande propriété. Elle a depuis régné seule sur les approvisionnements de Paris, et s'est montrée insuffisante, puisque l'approvisionnement a été incomplet, et que les races ne se sont point améliorées; qu'elle partage donc aujourd'hui le marché avec la petite propriété. Le temps est venu de s'occuper d'elle; notre code est son berceau, nos lois de succession y conduisent; ces lois ne sont elles-mêmes que le corollaire du principe d'égalité qui a passé dans nos

mœurs. Il est d'un gouvernement habile de tirer parti d'un fait social qui contient le germe de tant de conséquences dont la nature peut varier suivant la direction qui leur sera donnée.

On s'écarterait de la question en recherchant les moyens de subvenir à la consommation dans l'abaissement des droits protecteurs. Ce serait nuire à la production indigène, et porter une grave atteinte à l'agriculture sans aucune utilité. Le nombre des bestiaux ne manque point en France; il n'en est pas de la race bovine comme de la race chevaline. Nous possédons ainsi qu'on vient de le lire, plus de neuf millions de têtes de bétail, et nous ne comptons que deux millions de chevaux (1).

(1) Le bétail agricole s'élève, en France, à 50 millions de têtes, en y comprenant les chevaux. Sa valeur est, au minimum, de 17 à 18 millions; le revenu brut est évalué à plus de 1,200 millions.

Une tête de gros bétail peut fumer un ou deux hectares de terre et produire la nourriture de deux ou trois personnes. Ceci donne encore une idée de l'importance du commerce intérieur.

Avant de songer à abaisser les barrières extérieures, supprimons celles qui divisent notre territoire ; les quantités nécessaires à la consommation existent, il suffit de savoir les distribuer. La Suisse, la Hollande, le Luxembourg, le Palatinat ne tarderaient pas à faire irruption ; leurs fourrages sont à bon marché, et dès lors les bestiaux à bas prix. Aussi, bien qu'un droit de 55 francs pèse sur chaque bête à grosses cornes, ils parviennent à en introduire vingt-sept mille par année.

Si l'on nous reprochait de favoriser systématiquement l'élève des petites races, nous répondrions que le mode actuel n'a point atteint son but ; on ne perd donc pas à le changer. Nous demanderions aussi comme contre-poids, des encouragements plus considérables à donner par le gouvernement, les sociétés d'agriculture, et surtout les comices agricoles ; ces derniers étant, selon nous, à raison de leurs vues pratiques, les

meilleurs juges de ces sortes de questions (1).

Abordons l'examen de la première de nos productions géologiques, la houille. Parmi les bassins carbonifères du Puy-de-Dôme, on distingue ceux de Brassac, Saint-Eloy et Bourg-Lastic. Le premier produit six ou sept cent mille hectolitres, ou cinquante à soixante mille tonnes environ. Saint-Eloy vingt-quatre à vingt cinq mille quintaux métriques, et Bourg-Lastic six mille seulement.

La renommée du bassin de Brassac est ancienne et son importance serait susceptible de grands développements. Dès le quinzième siècle, son exploitation a commencé, et elle continue depuis avec des chances diverses. Sous Louis XIV et pendant la république, deux époques de grandes guerres, les charbons étrangers étant repoussés de France, on a vu les houilles de Brassac, fournir aux

(1) En cas de difficultés trop grandes ou d'impossibilité radicale, nous proposerions d'adopter divers classements de taille, avec la fixation d'un droit proportionnel.

marchés de la capitale et s'exporter jusqu'à Rouen. Dans l'état actuel, un tiers de ses produits se consomme dans le département et le surplus est expédié par bateaux pour l'intérieur. Cette exportation a éprouvé, comme toutes celles d'Auvergne, la réduction et même la perte de plusieurs de ses marchés.

Les houilles de Brassac sont propres à tous les emplois et rivalisent avec celles de Saint-Etienne. Un grand nombre de couches fourniraient du coke de bonne qualité, et se prêteraient au service d'un chemin de fer. Depuis peu, Fourchambault s'adresse à Brassac pour le coke nécessaire à ses hauts-fourneaux, et la quantité de ses demandes ne s'élève pas à moins de trois mille quintaux métriques.

Le prix de revient sur le carreau de la mine est un des plus modiques; 50 centimes l'hectolitre. Saint-Etienne seul offre une extraction aussi économique. Anzin est à 80 centimes, et Mons à 65.

La qualité et l'économie d'extraction existent. La question pour les houilles de Brassac

git donc uniquement dans la facilité des transports. Vingt-cinq à trente couches exploitables sont connues; les plus minces ont un mètre cinquante centimètres d'épaisseur, plusieurs ont jusqu'à vingt-cinq ou trente mètres de puissance. Beaucoup d'autres sont constatées, elles seraient mises en exploitation si le commerce ou la consommation locale l'exigeaient. Ajoutons que la crête seule des couches a été exploitée, les travaux les plus profonds ne pénètrent pas à plus de deux cents mètres au-dessous du sol. A Rive-de-Giers, dans le nord de la France, en Belgique et en Angleterre on exploite aux profondeurs de cinq cents, six cents et même sept cents mètres. Le terrain houiller du bassin de Brascac contient une épaisseur d'au moins quinze cents mètres; on conçoit dès lors quelles richesses séculaires sont à exploiter (1).

(1) La consommation de la houille s'est accrue en Auvergne; la cherté progressive du bois, résultat des défrichements, réclame le concours d'un autre combustible. Nos montagnes n'ont pas toujours offert ces sommets arides qui se dessinent sur l'horizon : des bois les couronnaient. Ils furent partagés en vertu de la loi du

Que nos économistes jettent donc les yeux sur l'Auvergne, quand ils s'occupent de la question des houilles. Disons encore un mot sur cette question si grave, qui intéresse l'avenir de notre industrie et de notre marine à vapeur.

La France possède des valeurs incalculables en combustible minéral. Leur exploitation pourrait subvenir aux besoins de l'Europe, et cependant, avec de pareilles ressources, la France ne suffit pas aux deux tiers de sa consommation, plus d'un tiers lui vient de l'étranger. En 1840, la consommation s'est élevée à 41,807,537 quintaux métriques et l'importation des houilles étran-

10 juin 1793. Cette loi avait un but politique, il fallait rattacher les masses à la révolution : est-il un lien plus puissant que la propriété ! Chacun des co-partageants crut devoir remplacer, par l'épi de blé, le produit du gland ; mais quelle fut leur erreur ! les arbres servaient de digue aux eaux, de ciment au sol, et la couche de terre végétale disparut bientôt par l'action des eaux, à la suite des perturbations atmosphériques, si fréquentes dans nos contrées. Le rocher, mis à découvert sur une foule de points, rendra toujours le reboisement incomplet : les eaux se précipitent en torrent de nos montagnes déboisées, inondent, ensablent nos plaines et causent ainsi la ruine des fermiers et la gêne des propriétaires.

gères à 16,562,310 quintaux métriques, dont 5,068,482 quintaux provenant d'Angleterre, et 9,791,919 de Belgique. Il en arrive aussi de Prusse, mais en très faible quantité.

En évaluant le prix moyen du quintal métrique de houille importée à 1 fr. 50 (1), on obtient la somme totale de 24,843,465 fr. qui, chaque année, sont enlevés au sol de France, accroissent la fortune publique de ces nations aux dépens de la nôtre, et enrichissent les producteurs Belges, Anglais et Prussiens, au lieu de nos producteurs nationaux.

A l'exception d'Alais et d'Anzin, tous nos bassins houillers, Saint-Etienne, Brassac, Epinac, Decazeville, etc., sont situés au centre, tandis que la plupart de nos établissements industriels sont aux extrémités, sur le littoral ou dans les départements frontières. L'excentricité de ceux-ci et le défaut de rayonnement entre l'axe et la circonférence, ont

(1) Chiffre adopté par l'administration pour la perception du droit d'entrée à la frontière.

fait aux étrangers une position d'importation privilégiée. Mons, voisin de notre territoire, expédie ses charbons par les canaux dont la Belgique est couverte et qui s'embranchent sur les nôtres.

L'Angleterre embarque pour France de ses ports du nord et de l'ouest des houilles de Newcastle et du pays de Galles. Elles approvisionnent notre littoral de l'océan et remontent nos grands fleuves. Ces houilles franchissent le détroit de Gibraltar, apparaissent dans la Méditerranée, où elles alimentent notre marine à vapeur. Afin de favoriser cette navigation, le gouvernement admet en franchise dans nos ports méditerranéens les houilles qui lui sont destinées. L'Angleterre sait tirer un double parti de ce fait, tout en réalisant d'énormes bénéfices, elle calcule à loisir la force et les progrès de cette branche naissante de la marine française.

En Basse-Loire, c'est à Saumur et Angers que s'opère le nivellement des prix entre les

charbons français et exotiques ; en Basse-Seine, ils se livrent combat à la hauteur d'Elbeuf.

Nos fabriques, notre marine à vapeur se meuvent à l'aide d'un agent indispensable, dont une partie nous est donnée par des mains étrangères. Ne seront-elles pas un jour intéressées à exercer une influence fâcheuse sur les deux éléments de notre grandeur et de notre prospérité ? La raison politique, autant qu'une sage administration, indique les périls d'une pareille situation. Devons-nous bénévolement nous placer dans la dépendance de nations dont la sympathie pour la France est, ou peut devenir équivoque.

Si des difficultés extérieures, une crise quelconque apportaient des entraves à l'importation, il serait fait appel aux houillères de l'intérieur ; mais un surcroît considérable de production, de cinquante pour cent peut-être, ne s'obtient point à bref délai. Les capitaux à réunir, le forage de nouveaux puits, l'extension des galeries, l'augmentation du

nombre des ouvriers mineurs exigent un long temps. Combien alors on regretterait l'absence de moyens de transport, et l'abandon dans lequel le centre de la France aurait été laissé. Cessons donc de fouler aux pieds nos propres richesses, sachons les utiliser, et préparons-nous d'avance à toute éventualité.

Comment en présence de considérations si puissantes, en faveur du centre de la France, comment se rendre compte de cet abandon et de cet oubli? Où en rechercher la cause? Si l'intérêt général et l'équité parlent hautement pour nous, quel mobile secret a pu déterminer le rejet de la ligne proposée par la commission?

Serait-il vrai qu'une coalition d'intérêts, s'élevant en opposition aux intérêts du centre, fût parvenue à ruiner nos légitimes espérances?

Serait-il vrai que, combinant un échange de votes et associant leur influence, les représentants de l'Est et de l'Ouest eussent, sous

peine d'un refus de vote approbatif, imposé à l'administration telle ou telle ligne au profit de leurs localités, et à l'exclusion de la ligne centrale?

S'il en était ainsi, nous ne saurions qui le plus blâmer, de ceux qui faussent leur mandat, en faisant prévaloir des intérêts égoïstes sur l'intérêt du plus grand nombre, ou d'une administration qui cède à de pareilles exigences, et consacre sa faiblesse par la mesure inique dont nous sommes frappés.

Pénétrons-nous bien, en effet, de la position qui nous est faite par la loi de juin 1842. Elle est fatale à notre pays.

Rapprocher Lyon et Bordeaux de Paris, c'est en éloigner l'Auvergne; tout est relatif : les distances ne se mesurent pas, seulement sur la carte et au compas, mais bien plus encore par le temps que l'on met à les parcourir et par l'économie du transport. Or, si l'Auvergne n'est pas dotée d'un chemin de fer, le jour n'est pas loin où la dernière ville du rayon des Pyrénées communiquera par

Lyon et par Toulouse, plus facilement avec Paris que notre département et le groupe de ceux qui l'entourent. C'est-à-dire que les provinces du centre de la France auront été rejetées au-delà des frontières de la patrie.

Nous ne terminerons point sans indiquer, comme pensée d'avenir, que les faites de nos montagnes ne présentent pas des obstacles tellement rebelles aux efforts de l'art qu'il ne puisse les soumettre à sa volonté. Les études faites constatent, à Brassac, un niveau de quatre cents mètres au-dessus de la mer ; on y arrive avec des pentes de cinq millimètres. Les mêmes études portent à croire que de Brassac au point de partage de la chaîne, on construirait avec des pentes qui ne dépasseraient pas sept à huit millimètres. On voit en Angleterre des exemples de pentes analogues sur des chemins destinés à être parcourus avec une grande vitesse, et entre autres sur la ligne de Scheffields à Manchester.

En France, sur un chemin récemment

livré au public, le chemin d'Orléans, la sortie d'Étampes s'effectue par une pente de huit millimètres sur six kilomètres de longueur. Le chemin de Liverpool à Manchester a deux pentes d'environ onze millimètres. Sur le versant de la Méditerranée, la jonction de la ligne de Clermont avec Alais offrirait, il est vrai, des pentes plus rapides qui s'élèveraient en moyenne à dix-sept millimètres, et dès lors difficilement exploitables, autrement que par une série de plans inclinés à machines fixes, séparés par des paliers horizontaux ou faiblement inclinés. Tel est le système de ce chemin d'Amérique, si célèbre et si souvent cité, le chemin du Portage en Pensylvanie : il présentait sur son versant le plus raide une pente moyenne de vingt-six millimètres sur une étendue de seize mille deux cent vingt-un mètres. L'art a su la racheter en la répartissant en lignes brisées. L'Angleterre, la Belgique offrent aussi des chemins à plans inclinés. L'Allemagne n'a point vu dans le contre-fort des

Alpes un obstacle à la ligne de Stuttgart au Danube, ni dans les montagnes de la Styrie, un empêchement à la ligne de Trieste.

Les études du chemin de fer ont été prescrites dans nos contrées; il y sera donné, n'en doutons pas, une suite sérieuse. Le centre de la France verra s'ouvrir un nouvel avenir, ses intérêts se feront jour auprès du gouvernement et des Chambres, qui sauront mieux les apprécier.

Une cause qui s'appuie sur l'équité et l'intérêt général, doit triompher; ayons donc foi dans le succès de la nôtre.

FIN.

